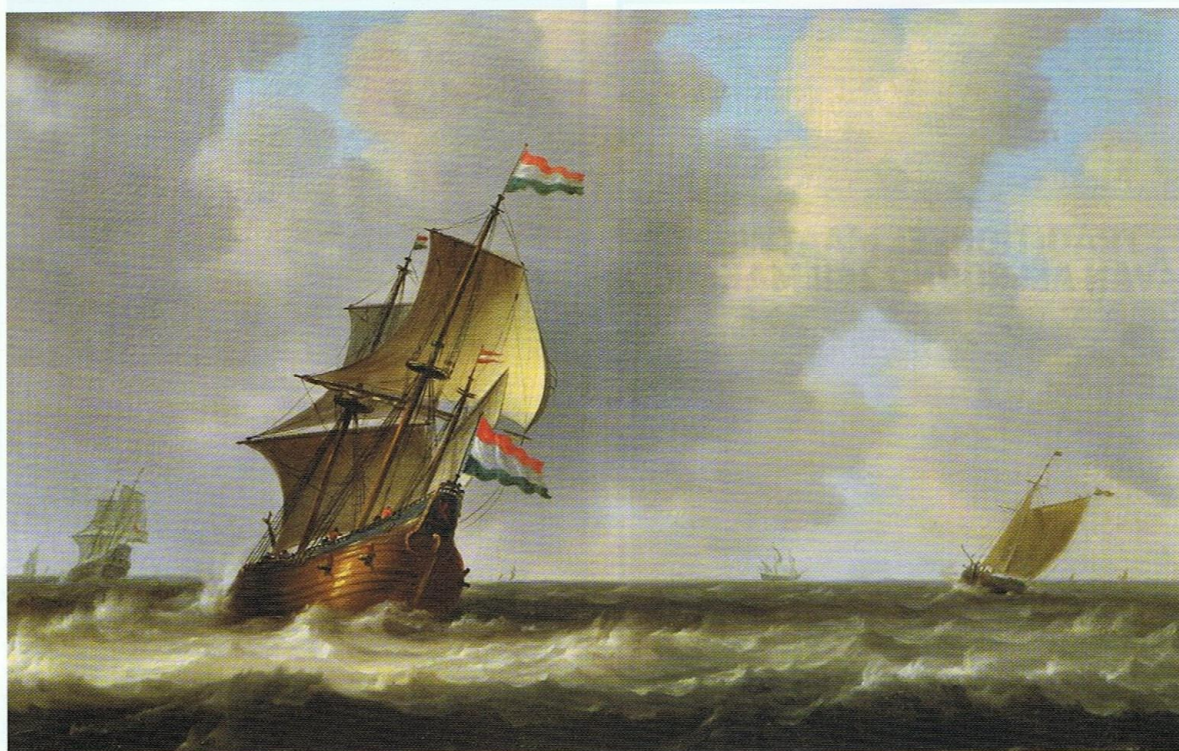




Fluitschip op de Zweedse zeebodem

De Baltische zee is een paradijs voor maritieme archeologen. De bodem ligt er namelijk bezaaid met scheepswrakken. De *Anna Maria*, gebouwd in Amsterdam, is er één van. Een blik op haar overblijfselen brengt veel boven water over het hoe en waarom van al die scheepswrakken. Door: Michiel van Straten Beeld: Michiel van Straten en Trevor Draeseke

Het is de winter van het jaar 1709. Het fluitschip *Anna Maria* is onderweg van Stockholm naar Lissabon. Aan boord heeft ze een lading van enkele grondstoffen waar Zweden rijk aan is: ijzer, hout en rollen koper. De mijn van de Grote Koperberg wordt wel "koning's kluis" genoemd, omdat hij er maar een greep in hoeft te doen om te zorgen voor inkomsten. De *Anna Maria* legt aan bij de haven van Dalarö, ten zuidoosten van Stockholm, om de verplichte tol te betalen die geheven wordt op passerende schepen – een andere goudmijn voor afwisselend de Zweden en de Denen. Dan vriest het vaarwater dicht. Op zichzelf is dat geen probleem voor de *Anna Maria*. Het geeft zelfs rust aan boord: driekwart van de bemanning kan tijdelijk naar

huis. Op een avond besluiten enkele van de achterblijvers een bar op de wal op te zoeken. Twee blijven achter om op het kombuisvuur te passen. Wanneer dat is uitgegaan besluiten zij zich aan te sluiten bij hun drinkbroeders. Maar het vuur is niet uit. Integendeel: in afwezigheid van de bemanning zet het ongestoord het achterschip in vuur en vlam. Wanneer de brand wordt ontdekt en de bemanning wordt gealarmeerd is het te laat. Het achterschip brandt boven de waterlijn af, waardoor het water de vrije hand krijgt en er volop binnenstroomt. Binnen ogenblikken zinkt de *Anna Maria* door het ijs. Een deel van de lading wordt direct na het zinken geborgen, maar het schip zelf is voor altijd verloren. Hoewel, niet voor maritiem



Model van J.B. Martein: Fluitschip *De Paerel*, uit de collectie van het Zuiderzeemuseum

boven: Hieronymus van Diest was een van de weinige kunstenaars die fluitschepen schilderde

Deze prent van Erik Dahlberg & Willem Swidde, uit 1693, toont Stockholm als belangrijke havenstad

onder: Ook deze prachtige ets uit 1647 toont een aantal fluitschepen

archeoloog Trevor Draeseke van het Sjöhistoriska (zeehistorisch museum) in Stockholm, die onderzoek naar de overblijfselen heeft gedaan. Draeseke: 'Overal in Europa liggen wrakken. Je verliest dat snel uit het oog, omdat je ze nou eenmaal niet ziet. Er liggen er waarschijnlijk net zoveel langs de Noordzeekust als in de Baltische zee. Maar de wrakken die in de Baltische zee liggen zijn bijzonder doordat ze goed geconserveerd blijven.' Hoe komt dat? 'De Baltische zee bevat weinig zout. Daardoor komt er geen paalworm in voor.' Waar het normaal tien tot vijftien jaar duurt voordat de paalworm een wrak vernietigt, blijft het hout hier intact, als het niet wordt beschadigd door vallende ankers of ander geweld. Draeseke: 'Daardoor liggen er hier veel meer goed geconserveerde wrakken dan waar dan ook in de wereld.'



'Moeder aller handel'

Al die scheepswrakken zijn afkomstig van de enorme hoeveelheid scheepsbewegingen van de zogenoemde "moedernegotie". Die term komt uit de 17de eeuw en staat voor de "moeder aller handel" die zich afspeelde van Holland via Scandinavië en Noord-Duitsland tot aan Sint Petersburg. De term kwam in zwang om het belang van die handel aan te duiden, toen die in de Gouden Eeuw moest gaan concurreren met de handel uit en met het Verre Oosten. Trevor Draeseke: 'Een collega van mij [Fred Hocker, Directeur Onderzoek van het Vasamuseum, MvS] maakt weleens de grap, dat als hem bij de ontdekking van een wrak gevraagd wordt wat voor soort schip het is hij altijd direct zegt dat het Hollands is. Dan zit hij namelijk in 85 procent van de gevallen goed.' Zo groot was het aandeel van de Hollanders in de scheepvaart van de moedernegotie.



De V.O.C.-handel is veel bekender geworden, maar is wel deels gefinancierd met de inkomsten uit de handel op de Baltische zee.

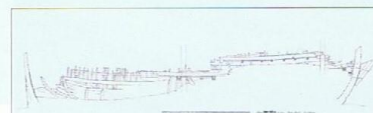
Auteur N.A.M. Rodger schrijft in *The Command of the Ocean*: 'Hollandse schepen waren goedkoop gebouwd, met een kleine, laag betaalde en slecht gevoede bemanning, wat leidde tot lage vrachtkosten. De handel werd ondersteund door de meest verfijnde economie in Europa, met banken, verzekeringen en aandelenmarkten.' Omringende landen lieten graag hun handel vervoeren met Hollandse schepen, omdat dat zo goedkoop kon. De ene hand waste de andere, want 'in 1649 verkregen de Hollanders een korting op de tolheffing.' Dat droeg bij aan de groei. 'In 1650 voeren er dertig Hollandse schepen op elk Engels schip in de Baltische zee. In het jaar daarop was dat vijftig op 1.'

Het was niet alleen de Nederlandse ervaring met de scheepsbouw in technische zin die hieraan ten grondslag lag. De hele Hollandse infrastructuur speelde een grote rol van betekenis. Draeseke: 'Verzekeringen en economische ondernemingen lenen zich prima tot het verschepen van lading. In plaats van het investeren in één schip, met niet alleen de winst maar ook alle risico's uit dat ene schip, kun je beter een tiende bezitten van tien verschillende schepen. Als er dan één verloren ging, behield je nog steeds 90 procent van je investering.' De moedernegotie ging niet alleen om het verdienen van geld, ze dreef ook op geld, en vooral op het slim handelen ermee. De vracht van schepen als de *Anna Maria* was ook goed gekozen, volgens Trevor Draeseke: 'Niemand komt je planken stelen.' In de vele oorlogen, die vaak gaan om de macht over (de te heffen tol in de) doorvoerwateren, zijn de Hollanders niet erg principieel in de keuze bij wie ze zich aansluiten.

Meestal kiezen ze voor de relatief zwakkere partij, om te voorkomen dat er één macht is die de tolwegen gaat beheren en beheersen.

De *Anna Maria*, een fluitschip

Wat vertelt de *Anna Maria* over de andere schepen die hier liggen? Draeseke: 'Veel. Ze is zeer representatief voor het soort schepen dat hier in die tijd voer. Het was een fluitschip, specifiek gemaakt voor deze handel. Dat scheepstype werd gezien als het meest efficiënte vrachtschip van haar tijd. Het eenvoudige tuig had maar weinig bemanningsleden nodig, wat de kosten drukte. Van opzij gezien heeft een fluitschip een beetje de vorm van een badkuip, met zijn rechte voor- en achterkant. Niet erg snel. Maar het ging bij dit soort schepen vooral om het zoveel mogelijk lading kunnen vervoeren. Dat woog op tegen de extra vaartijd. Zeker op de relatief korte tochten binnen Europa, waar *Anna Maria* nooit buiten is geweest.' Het bodemvlak van een fluitschip was erg breed, terwijl vanaf



ANNA MARIA

De *Anna Maria* was een fluitschip. Een fluitschip was een lange driemaster met vlakke bodem, een bolle buik en een smal dek. De *Anna Maria* ligt ongeveer 20 meter onder water, op 70 meter van de kust van Dalarö, zo'n 30 km ten zuidoosten van Stockholm. Ze had hout, koper en ijzer aan boord.

L.o.a.: 38 m
Breedte: 8,1-8,4 m
Rompmateriaal: eiken



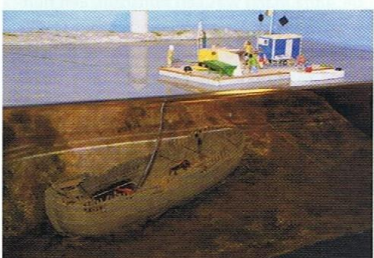
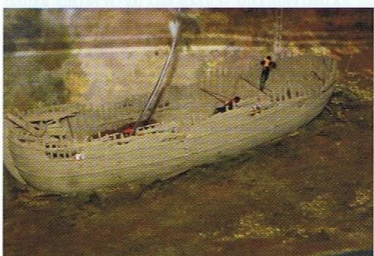
Het is mogelijk om de *Anna Maria* onder water te bezoeken, maar dat kan alleen onder begeleiding van gecertificeerde duikgidsen. Voor meer informatie, contact en boeking zie ow.ly/z8e5S

daar de boorden naar boven steeds dichter bij elkaar komen. 'De reden daarvoor is ook interessant. De manier waarop belastingen werden berekend was namelijk gebaseerd op de breedte van het bovenste dek.' Het achterschip was niet hoog, zodat het zwaartepunt omlaag ging, wat weer betekende dat er een nog grotere lading in kon.

Elke tijd, vaargebied en vracht vroeg zo om zijn eigen scheepsontwerp. Bij de latere theeklippers bijvoorbeeld was snelheid wel van groot belang, omdat dat invloed had op de te verkrijgen prijs in de haven van bestemming.

Een duik naar de *Anna Maria*

Ik vraag aan de maritiem archeoloog wat we geleerd hebben van scheepswrakken zoals dat van de *Anna Maria*. Draeseke: 'De *Anna Maria* is een representatie voor de continentale handel. Het hout voor de *Anna Maria* komt uit Zweden en Duitsland, de bouw vond plaats in Holland, en ze voer voor opdracht-

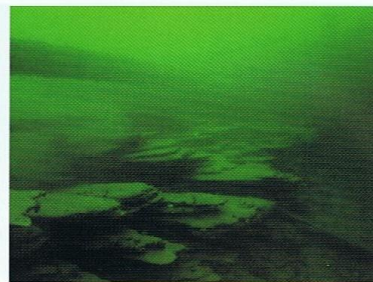


gevers uit allerlei Europese landen tussen grofweg Portugal en Rusland. We hebben tegenwoordig het beeld dat globalisatie een nieuw fenomeen is. Maar het bestond al in de tijd van de *Anna Maria*. Dit soort schepen vertelt hoe belangrijk die waterwegen waren en zijn.'

Opdat we niet te licht over de scheepvaart denken, voegt Trevor Draeseke er nog iets aan toe. 'Scheepconstructies vormden absoluut de meest complexe door mensen gemaakte objecten van vóór de industriële revolutie. Ze vroegen om veel materiaal, veel gespecialiseerde kennis, gespecialiseerde sectoren zoals smeden, touwslager, houtbewerkers enzovoort. Schepen waren gecompliceerd om te besturen, met vaak een uitgebreide bemanning om de verschillende mechanismen te bedienen. Je kunt ze zien als de ruimteschepen van het pre-industriële tijdperk.'

De *Anna Maria*, die ruim drie eeuwen op de zeebodem heeft gelegen, zal niet naar boven worden gehaald zoals bij de beroemde Zweedse *Vasa* wel gebeurd is. Zo'n operatie is duur, en zou concurrentie creëren voor het Vasamuseum, wat de exploitatie van beide plekken zou bemoeilijken. Maar sinds kort kan *Anna Maria* wel bezocht worden, al moet je daar wel een duikuitrusting voor aantrekken. In mei 2014 is er een "duikpark" geopend. Onder begeleiding van speciaal opgeleide duikers kan men het wrak bezoeken. Draeseke: 'Het is een enorme hit tot nu toe, duikers vinden het geweldig. Er liggen moorings, zodat je direct naar het wrak kunt. Anders kan dat nog wel eens een probleem zijn, omdat het zicht niet altijd goed is door de algen en het plankton.' Zelfs boven water is er iets van het wrak te zien, met behulp van onderwatercamera kunnen mensen aan de oppervlakte streaming beelden zien van wat er onder water wordt bezocht door duikers. Aan het eind van het gesprek dat ik met Trevor Draeseke heb laat hij me nog even iets van zijn wrakken database zien op zijn com-

Via deze schaalmodellen is het mogelijk om boven water een indruk te krijgen van de *Anna Maria* en de werkzaamheden aan het schip



MARITIEM MUSEUM SJÖHISTORISKA:

'Jouw manier van lezen zou niet mogelijk zijn zonder handel.

Handel zou niet mogelijk zijn zonder vervoer. De geschiedenis van de handelsvaart is een verhaal over jou en jouw wereld.'

Het museum is gevestigd aan Djurgårdsbrunnsvägen 24, op het eiland Djurgården. Voor openingstijden en meer informatie zie www.sjohistoriska.se. De toegang is gratis.

puter. Er komen 2.500 schepen naar boven. 'Dat zijn de gedocumenteerde archeologische scheepswrakken.' Dat zal slechts de top van de ijsberg zijn? 'Oh, absoluut. Als ik een ruime schatting moet maken over het totaal aantal wrakken dat er moet liggen zou ik tot ruim boven de 10.000 komen.' Navraag bij Carl Olaf Cederlund, een van Zweden's meest vooraanstaande maritieme archeologen, levert op dat het waarschijnlijk om een aantal van tussen de 40.000 en de 50.000 gaat. De titel van dit stuk, 20.000 scheepswrakken onder zee, had ik vooraf bedacht als een soort metafoor, vrij naar Jules Verne uiteraard. De werkelijkheid blijkt nog groter dan ik van tevoren had kunnen bedenken. 

Meer lezen?

* Carl Olof Cederlund, *Old Wrecks of the Baltic Sea*; befaamd maritiem archeoloog over het maritieme onderwatererfgoed in de Baltische Zee

* André Wegener Sleswyk, *De Gouden Eeuw van het Fluitschip*

400 JAAR BETREKKINGEN

In 1614 sloten Nederland en Zweden een verdrag over handel, militaire ondersteuning en de uitwisseling van ambassadeurs. Vierhonderd jaar samenwerking werd in het jubileumjaar 2014 gevierd met allerlei activiteiten. Over de tijd van het sluiten van het verdrag en de vier eeuwen betrekkingen is uitgebreid te lezen in het boek *The Swedes & The Dutch Were Made For Each Other*, onder de redactie van Kristian Gerner.